10 l'Unità - ECONOMIA E LAVORO

GIOVEDÌ
13 NOVEMBRE 1986

Finanziamenti ai porti
Risanamento dei bilanci

e esodo per cinquemila

Il decreto approvato dal Senato - Il voto favorevole del Pei - Bisso: «Un provvedimento importante per l'intera portualità italiana»

GENOVA: portuali al lavoro

Genova: il porto vale
500 miliardi al Vanno

GENOVA — Il complesso delle operazioni portuali nello sca-
lo marittimo di Genova ammonta a un valore di oltre cinque-
cento miliardi l'anno. Questo dato — che emerge da uno
studio sulla realtà portuale genovese curato dall'Ilres (Istitu-
to ligure ricerche economiche e sociali) — non tiene tuttavia
conto di attività come l'autotrasporto, le riparazioni navali e
le forniture di bordo. Il tessuto produttivo è formato da oltre
2.500 aziende, con circa 31mlla addetti, 1.200 miliardi di mas-
sa salariale lorda e 6.000 miliardi di fatturato totale annuo.

Considerando le attività Industriali funzionalmente legate al
porto (Italsider, Cogea, Enel) e l'attività cantieristica, l'occu-
pazione del porto di Genova sale a 40mlla addetti.

ROMA — Il Senato ha approvato ieri a tarda
sera la conversione in legge del decreto che pre-
vede misure urgenti per il risanamento delle ge«
stioni dei porti e l'avvio della riforma degli ordi-
namenti portuali. Il provvedimento si articola in
tre gruppi di norme: il primo riguarda l'interven-
to di risanamento delle gestioni finanziarie (199
miliardi per Genova; 71 miliardi e 900 milioni
per Venezia; 52 miliardi e mezzo per Trieste; 12
miliardi per Savona); il secondo alcune misure
destinate a ridurre i costi stutturali della produ-
zione dei servizi, attraverso la riduzione del per-
sonale (si prevede l'esodo di cinquemila tra por-
tuali e dipendenti delle aziende di imbarco e
sbarco, dei silos e dei privati — a spese delle
stesse — delle aziende che operano all'interno
dei porti); il terzo interviene su diversi istituti
relativi al lavoro portuale e tende ad eliminare
alcune rigidità del sistema.

Si tratta — ha detto Lovrano Bisso, per an-
nunciare il voto favorevole dei comunisti — di un
provvedimento importante non solo per gli enti
portuali per i quali si interviene finanziariamen-
te, ma per l'intera portualità italiana. Era, infat-
ti, urgente affrontare insieme l'opera di risana-
mento finanziario e le questioni di carattere
strutturale che sono all'origine del deficit, pena
la caduta della competitivita dei porti italiani nei
confronti del forte sviluppo di quelli stranieri, in
particolare del nord Europa. Non basta però il
rifinanziamento e la riduzione della mano d'ope-
ra, occorrono interventi — ha insistito Bisso —
che rendano inostri porti e tutto il sistema dei
trasporti italiani capace di reggere alla concor-
renza degli altri paesi, in particolare per quando,
nel 1992, si approderà all'unificazione del merca-
to trasportisiico della Cee, che porterà alla libe-
ralizzazione dei traffici. Bisognerà, perciò, pre-
pararsi a stare sul mercato, con misure che diano

alla porualità (e agli altri comparti del trasporto:
su gomma, ferroviario, aereo ecc.) la necessaria
robustezza competitiva.
Giusta à quindi la scelta della programmazio-
ne voluta con forza dal sindacato e dal Pei contro
la linea di deregulation sostenuta dalla Confin-
dustria e dall'Assoporti, che avrebbe portato ad
una spietata concorrenza tra porto e porto, tra
compagnia e compagnia, tra imprese e compa-
gnie dello stesso porto, con un salto addirittura
più indietro del neoliberismo. Per procedere inq
uesta direzione (riforma delle gestioni e pro-
grammazione) il decreto stanzia 1290 miliardi
per studi da portare a termine entro l'anno e da
tradurre poi in legge. Il Pei ritiene che tale pro-
grammazione deve passare attraversoun solido
finanziamento (a questo proposito Bisso ha criti-
cato il fatto che, invece dei 900 promessi, nella
finanziaria siano previsti per i porti italiani solo
350 miliardi in tre anni) e una giusta locazione
delle risorse verso quei scali che abbiano effetti-
va potenzialità di sviluppo. In questo quadro
vanno pure inserite altre misure: la riforma delle
gestioni, ora caratterizzata da una eccessiva plu-
ralità, in modo da rendere omogenea la loro poli-
tica; l'istituzione dei sistemi portuali (scelta del-
le aree e dei porti che ad essi appartengono);
politiche di raccordo tra porti eterritorio (strade,
ferrovie, sistemi intermodali); la separazione del-
le gestioni dalla effettiva attività operativa, che
spetta alle compagnie, singole o anche associate
con privati; la nuova classificazione dei porti
(ferma al secolo scorso) non più in base alla mer-
ce manipolata, ma al loro ruolo (commerciale,
industriale, peschereccio, turistico, da cabotag-
gio) e al loro rango (internazionale, nazionale,
regionale).

Nedo Canetti

È destinata a peggiorare
la bilancia agroalimentare
dei paesi del Terzo mondo
ROMA — Si allargherà entro il 1990 la
forbice tra i paesi del Terzo mondo e tra
questi e quelli industrializzati. Mentre
infatti complessivamente i consumi del
Terzo mondo di prodotti agrìcoli di base
aumenteranno, in 32 Stati, però (e di
questi 20 africani), nel 1990 si consume-
rà ancora meno del 1981. Ma complessi-
vamente il Terzo mondo vedrà peggio-
rarela sua bilancia commerciale agrico-
la. E quanto sostiene uno studio della
Fao. il Fondo mondiale per l'alimenta-
zione, sulle prospettive della produzio-
ne agricola al 1990. La Fao sostiene che
•nel 1990 i paesi in via di sviluppo sa-
ranno probabilmente i principali prota-
gonisti della crescita dei prodotti agrico-
li di baset, ma che le prospettive per ì
prodotti tropicali — la base delle espor-
tazioni di questi paesi — sono pessime.
Quindi, seppure i prezzi dei prodotti
agricoli non aumenteranno, i paesi in
via di sviluppo si troveranno comunque
in una situazione debitoria più grave. I
loro prodotti, infatti, incontreranno
mercati esteri molto «protetti!, e una
domanda stabile al punto da far pensare

che nel 1990 i prezzi saranno •& livelli

?

rossimi a quelli predominanti nel
980..

Avrà dunque una pesante contropar-
tita la crescita in queste zone dei consu-
mi di olii e grassi (dal 43% al 50% del
consumo mondiale sarà, nel '90, concen-
trato nel Terzo mondo), di zuccheri
(una lievitazione dei consumi del 4%
all'anno), di carne, di farine oleose
(60 % in più in dieci anni)..
Ma ancora più pesante è la situazione
che si verrà a determinare in quei paesi
che non godranno neppure del Deneficio
di un aumento dei consumi. Questi 32
paesi vedranno diminuire il loro tenore
di consumi rispetto al periodo "79-'81.
In particolare, quelli africani (e sono
ben 20 su 32) vedranno diminuire il con-
sumo di cereali dai 123 kg prò capite del
1979-81 ai 119 kg del 1990. Ma la quota
di 123 kg era già insufficiente per il bi-
lancio aumentare della nazione. Del re-
sto, afferma laconicamente la Fao, «que-
sti paesi non potranno importare altri
alimenti dall'estero, perché mancherà
loro la valutai.

In ripresa la chimica Eni
nei prossimi tre anni
impegni per 2mila miliardi

cueeuDuc

Miscelatore monocomando a dischi
in ossido ceramica sinterizzata.

ROMA — Il settore chimico dell'Eni
migliora sensibilmente i suoi conti, le
prospettive sono positive anche se rima-
ne da completare il processo di raziona-
lizzazione dei granai complessi petrol-
chimici di base, già peraltro avviato da
alcuni anni. Sono i giudizi del presiden-
te Reviglio, ascoltato ieri dalla commis-
sione Industria della Camera. Reviglio
ha detto che l'Eni ha compiuto negli an-
ni scorsi «la più grande opera di raziona-
lizzazione e ristrutturazione della chi-
mica europea». Dopo aver accumulato
consistenti perdite per lungo tempo,
quest'anno si conseguirà un utile netto
«significativo».
Gli impegni per i prossimi anni sono
assai consistenti. Nel triennio '87-'89
l'Eni investirà nel settore oltre 2.000 mi-
liardi: 570 per nuove iniziative e nuovi
impianti, 700 per miglioramenti tecno-
logici e strutturali, 800 per acquisizioni
e partecipazioni in attività innovative.
Si opererà in sostanza programmando
tassi di sviluppo pari a quelli della con-
correnza internazionale più qualificata.
Il settore presenta infatti per i prossimi

anni possibilità di sviluppo ancora ele-
vate, dell'ordine del quattro per cento.
Neil 86 il totale delle spese correnti più

§

li investimenti è stato di 145 miliardi.
ara nell'89 di oltre 250 miliardi. Tra tre
anni, secondo le previsioni del piano po-
liennale di sviluppo, il fatturato del
comparto chimico dovrebbe attestarsi
sui Vmila miliardi di lire.
Resta però un .problema aperto, se-
condo Reviglio. E solo a metà strada
l'opera di razionalizzazione della chimi-
ca di base. Nell'82 si avviarono gli accor-
di con la Montedison per mettere ordi-
ne e suddividere le produzioni. «Tale ra-
zionalizzazione — dice il presidente
dell'Eni — deve essere portata avanti
con l'unico obiettivo di rendere più effi-
ciente e più competitiva, a monte, la
produzione dei grandi intermedi e mo-
nomeri che sono tuttora la base della
chimica del gruppo». L'Eni perseguirà
un'internazionalizzazione delle sue atti-
vità anche nei settori specialistici, so-
prattutto con acquisizioni di aziende.
Verrà potenziata la joint venture con
l'Ici.

L'elevata efficienza. la silenziosità

di funzionamento e la lunga durata, garantita
da severi controlli di qualità, sono le basi del successo
. del miscelatore Brio, disponibile in un'ampia gamma
di modelli e di colori presso i più qualificati punti vendita d'Italia.

RUBINETTERIE

FRATELLI #3

FRATTINI

S.p.A.

Via Roma. 125-28017 S. Maurizio d'Opaglio (NO) Tel.: (0322) 96127/8 Tetex: 200442 FRA FRA I

PER AVERE UNA RENAULT 9 (1100 ce) DEL 1985
BASTANO SOLO LIRE

UNA RENAULT 9 TCE D'OCCASIONE DEL 1985, GARANTITA ORO, DEL VALORE DI &000.000, OGGI POTETE AVERLA CON UN ANTICIPO DI SOLE 800.000 LIRE E 48 RATE DA 200.000 LIRE AL MESE OPPURE POTETE ACQUISTARLA CON UN FINANZIAMENTO DI L 4.500.000 DA RESTITUIRE IN UN ANNO SENZA INTERESSI (12 RATE MENSIU).
' ' . _

Oltre a questo esempio di "Offerta Privilegiata", Renault vi offre speciali condizioni d'acquisto sui veicoli d'occasione di ogni marca. Potrete ,
cosi nsparmiare il 25% sugli interessi per rateazioni fino a 42 mesi con un minimo anticipo del 20%. L'offerta è valida fino al r dicembre.
salvo approvazione della DIAC Italia, società finanziaria del gruppo Renault Escluse L 100.000 per spese forfettarie dossier e le spese di passaggio di proprietà. fenati! scegte eli